Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

33 043 Groene economische groei in Nederland (Green Deal)

Nr. 43 BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 juni 2015

Op verzoek van uw Kamer stuur ik u, mede namens de Minister van Infrastructuur en Milieu, een reactie op de notitie «Effecten van autodelen op mobiliteit en CO_2-uitstoot» van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).[1] Het kabinet is verheugd dat het PBL met het genoemde onderzoek een eerste inzicht geeft in de mogelijke effecten van autodelen. Het is voor het eerst dat dit gebeurt op basis van onderzoek naar werkelijk gedrag van respondenten. De potentiële effecten van autodelen ogen bemoedigend, maar gezien het beperkte aantal respondenten en het ontbreken van een controlegroep kunnen (zoals het PBL zelf ook aangeeft) op basis van dit onderzoek nog geen harde conclusies worden getrokken.

Autodelen maakt onderdeel uit van een bredere ontwikkeling, waarin consumenten gebruik maken van elkaars onbenutte consumptiegoederen. Deze ontwikkeling, waarbij aan «toegang hebben tot» grotere waarde wordt toegekend dan aan «het bezitten van», wordt aangeduid als de deeleconomie. Dit speelveld is volop in beweging. Zoals ook aangegeven in de op 18 juni jl. aan uw Kamer gestuurde Tussenbalans Groene Groei[2] kan de deeleconomie om heroverweging van regels vragen, bijvoorbeeld op het gebied van marktordening en de wettelijke verantwoordelijkheden voor leverancier en afnemer.

Er zijn diverse vormen van autodelen: tussen personen, tussen bedrijven en personen, en tussen bedrijven. Autodelen bestaat in Nederland al meer dan 20 jaar, maar het maakt de laatste jaren een stevige groei door. Met ruim 11.000 beschikbare deelauto's[3] (op een Nederlands wagenpark van 7,9 miljoen auto's) is autodelen nog steeds relatief klein. De groei van de laatste jaren wordt vooral mogelijk gemaakt door de informatietechno-

[1] PBL-publicatienummer: 1789.
[2] Kamerstuk 33 043, nr. 42.
[3] Conform laatste telling uit maart 2014 door CROW/KpVV.

kst-33043-43
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2015

logie, waardoor onder meer vraag en aanbod snel en makkelijk tot elkaar kunnen worden gebracht.

Ondernemers ontwikkelen verdienmodellen waarbij autodelende consumenten ontzorgd worden waar het gaat om verzekering, de financiële transactie en (in steeds meer gevallen) de toegang tot de auto. Dit in tegenstelling tot de autobezitters, die in de regel zelf belast zijn met handelingen betreffende verzekering, belastingen, keuring, onderhoud en eventueel reparaties en het verwisselen van winter- en zomerbanden.

Tot op heden wordt autodelen nog niet meegenomen in de verkeersmodellen (toekomstscenario's) en maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's). Momenteel werken het Centraal Planbureau (CPB) en het PBL in het kader van de studie Welvaart en Leefomgeving (WLO) aan een actualisatie van de toekomstscenario's. In deze scenario's worden op consistente wijze mogelijke economische, demografische en technologische ontwikkelingen meegenomen. Daarin wordt ook naar maatschappelijke ontwikkelingen als autodelen gekeken. Als blijkt dat van autodelen op langere termijn een betekenisvol effect verwacht wordt, wordt het opgenomen in de scenariobeelden, die dit najaar gepubliceerd zullen worden. De scenario's vormen vervolgens weer de basis voor toekomstige MKBA's voor gebieds- en infrastructurele projecten.

In het «SER-akkoord voor duurzame groei» (SER-akkoord) is overeengekomen dat er in het jaar 2020 100.000 deelauto's met een gemiddeld zeer lage uitstoot zijn. Om uitvoering te geven aan deze afspraak is jongstleden 3 juni de Green Deal Autodelen symbolisch ondertekend. Met deze Green Deal slaan 30 partijen (waaronder ondertekenaars van het SER-akkoord De Groene Zaak, Natuur & Milieu, BOVAG, ANWB en de rijksoverheid, aangevuld met aanbieders van deelauto's, leasemaatschappijen, gemeenten, verzekeraars en bedrijven) de handen ineen om samen te gaan werken op het gebied van autodelen. Als gezamenlijke ambitie willen deze partijen autodelen laten groeien tot een netwerk van 100.000 deelauto's in 2018, waarmee een versnelde bijdrage zou worden geleverd aan de doelstellingen uit het SER-akkoord.

Deze versnelde opschaling van autodelen levert volgens de ondertekenaars van de Green Deal een aantal voordelen op:
– bewuster autogebruik leidend tot vermindering van autokilometers (door meer fiets- en OV-gebruik), resulterend in minder CO_2-uitstoot en betere luchtkwaliteit;
– betere benutting en efficiënter gebruik van bestaande infrastructuur en vermindering van de filedruk;
– verbetering van de leefomgeving (minder parkeerdruk, minder parkeerplaatsen).

Met de Green Deal willen de partijen op structurele wijze met elkaar kennis bundelen, de bekendheid van autodelen vergroten en gezamenlijk pilots ontwikkelen (onder meer op een woningbouwlocatie en een bedrijventerrein).
De afzonderlijke ondertekenaars hebben daarnaast een scala aan acties vastgelegd, die bijdragen aan de verdere groei van autodelen. Door in te zetten op samenwerking, structuurveranderingen en concrete acties denken de partijen de doelstelling samen te kunnen behalen. Belangrijk onderdeel van een Green Deal is naast het versterken van de kansen ook het wegnemen van belemmeringen. Hiertoe worden door de ondertekenaars van de Green Deal de (vermeende) belemmeringen ten aanzien van mobiliteits-, fiscale en/of bouwregelgeving in kaart gebracht. Het kabinet zal nagaan waar het gewenste ontwikkelingen kan stimuleren dan wel belemmeringen wegnemen. Wat de exacte (on)mogelijkheden van het

kabinet bij het wegnemen van deze belemmeringen in de regelgeving zijn, zal gedurende de uitvoering van de Green Deal duidelijk worden.

Tot slot: De ontwikkelingen op het terrein van autodelen gaan snel en bieden kansen, tegelijkertijd zijn er nog veel onzekerheden over de wijze waarop en het tempo van deze ontwikkelingen. Bij een verdere doorgroei kan autodelen voor steeds meer mensen een aantrekkelijke optie worden in het totale mobiliteitsaanbod, zowel in drukke steden als in krimpgebieden. Hiermee kan autodelen substantieel bijdragen aan de beleidsdoelen op het gebied van duurzaamheid en bereikbaarheid. Daarom zet het kabinet (met name bij de uitvoering van de Green Deal Autodelen) zich in voor het versterken van de kansen en voor het wegnemen van belemmeringen. Middels de reguliere rapportages over de uitvoering van het programma Groene Groei (en de Green Deals) alsmede van de uitvoering van het SER-akkoord zal het kabinet uw Kamer blijven informeren over de ontwikkelingen op het gebied van autodelen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld